

Référentiel régional de Paris Nord

Document d'application

Consigne à l'usage des conducteurs de la SNCF circulant sur la partie de la ligne D du RER soumise à l'application de la réglementation RATP

Édition du 01-10-2004
Version 05 du 27-01-2014

Applicable dès réception

PN TT00008 (TR3 D 3)

Émetteur : Direction Sécurité et Expertise Métiers



Sommaire



1.Préambule

L'interconnexion de la ligne D du RER nécessite la circulation de trains conduits par des conducteurs de la SNCF :

- d'une part, sur la section de ligne comprise entre Gare du Nord exclue et Châtelet-Les Halles incluse qui est exploitée par la RATP,
- d'autre part, sur la section de ligne comprise entre Châtelet-Les Halles exclue et Gare de Lyon incluse qui est exploitée par la SNCF.

2.Objet

Le présent référentiel, destiné aux conducteurs de la SNCF, indique les spécificités réglementaires de la RATP applicables sur une partie des 2 sections de lignes citées précédemment, qui se substituent aux prescriptions réglementaires de la SNCF ou les complètent.

3.Chapitre 1 - Généralités

Article 101 – Numérotation des voies

Entre Gare du Nord et Gare de Lyon, les trains circulent normalement :

- voie 1 dans le sens Nord – Sud (voie 1S de Châtelet-Les Halles à Gare de Lyon),
- voie 2 dans le sens Sud – Nord (voie 2S de Gare de Lyon à Châtelet-Les Halles).

Le changement de numérotation des voies s'effectue à la sortie de Gare du Nord côté RATP.

Ces sections de ligne sont équipées d'IPCS.

Article 102 – Section de ligne concernée

Ce référentiel régional est applicable, sauf en ce qui concerne la traction électrique, sur la section de la ligne comprise entre les PK RATP suivants :

- PK 0.678 voie 1 (entre Gare du Nord et Châtelet-Les Halles) et PK 3,200 voie 1S (entre Châtelet-Les Halles et Gare de Lyon),
- PK 3,118 voie 2S (entre Gare de Lyon et Châtelet-Les Halles) et PK 0,654 voie 2 (entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord).

En cas de circulation exceptionnelle sur la ligne B entre Châtelet-Les Halles et Laplace, les prescriptions de l'article 311 doivent être appliquées.



Article 103 – Changement de parité du numéro de train

Le changement de parité du numéro de train s'applique au franchissement des signaux d'entrée/sortie de Gare de Lyon côté Châtelet-les Halles.

Article 104 – Gestion des installations RATP

En situation normale, la gestion de la circulation des trains, la gestion de l'énergie électrique de traction et la supervision de l'exploitation sont normalement assurées à partir du poste de commande et de contrôle centralisés (PCC) situé à Denfert-Rochereau.

En cas de besoin, la gestion de la circulation des trains et/ou de l'alimentation électrique peut être assurée à partir de postes locaux qui sont alors occupés pour la circonstance.

Article 105 – Responsabilité des intervenants RATP

La gestion des installations de sécurité relatives à la circulation des trains (en gare ou en pleine voie) est placée sous la responsabilité d'un chef de poste.

La supervision de la circulation des trains et la gestion de l'énergie électrique de traction sont placés sous la responsabilité d'un agent d'encadrement dénommé chef de régulation.

Sur la section de ligne concernée, outre les agents d'encadrements de la SNCF, les conducteurs de la SNCF sont soumis à l'autorité du chef de régulation et de tout agent d'encadrement d'exploitation de la RATP.

Le personnel des gares n'a normalement aucune fonction sécurité et tout incident doit être signalé par radio sol-trains ou par téléphone.

Article 106 – Vocabulaire

1 - Chef de poste

Le chef de poste désigne un agent RATP dont les fonctions sont équivalentes à celle d'un aiguilleur.

2 - Chef de régulation

Le chef de régulation désigne un agent d'encadrement du Département RER de la RATP responsable de la gestion :

- de la circulation des trains,
- de l'énergie électrique de traction.

3 - Signaux d'espacement

La RATP désigne ainsi les signaux à plaque "F".

4 - Signaux de manœuvre

La RATP désigne ainsi les signaux carrés de la SNCF.

Par convention, un signal est réputé :

- « fermé », lorsqu'il présente l'indication carré, carré violet, ou qu'il est éteint,
- « ouvert », lorsqu'il présente toute autre indication.

5 - Marche rétrograde - Refoulement

On dit qu'un train rétrograde lorsque, à l'occasion d'un incident, il effectue un mouvement dans le sens inverse de son sens normal de circulation (après avoir effectué un changement d'extrémité).

On dit qu'un train refoule lorsque sa conduite est assurée d'une cabine qui n'est pas orientée dans le sens du mouvement.

Ces deux types de mouvements ne peuvent être effectués que sur **ordre verbal** du chef de régulation.

4.Chapitre 2 - Signalisation

Article 201 – Particularité relative à certains signaux

1 - Panneaux 1056 – Cv 1073 – Cv 1088

Le panneau **1056** qui ne porte que des indications de signaux à distance (précédant la sortie d'IPCS), repéré par la plaque d'identification "A", n'est pas circulaire.
Les dispositions SNCF prévues pour les panneaux circulaires à plaque "A" lui sont applicables.

Le **Cv 1073**, de type bas et implanté à gauche, n'a pas à être observé par les conducteurs circulant à contresens (sortie IPCS), même après délivrance d'une autorisation de franchir un signal de manœuvre imposant la marche à vue.
Toutefois si le signal est fermé, le conducteur doit s'arrêter avant de le franchir, agir sur Z(FC) (article 13 du MC Z2N) et se remettre en marche de lui-même.

Le **Cv 1088**, de type bas, utilisé en cas de rupture de l'interconnexion de la ligne D (article 310), est équipé d'une balise de contrôle de franchissement activée lorsque le carré violet est fermé.
Si une autorisation de « franchir un signal de manœuvre » est délivrée, le conducteur doit agir sur Z(FC) (article 13 du MC Z2N).

2 - Tableaux indicateurs de direction (TIDD et TID)

Les signaux d'entrée, sens NORD-SUD, à Châtelet-Les Halles comportent des tableaux indicateurs de direction.





Les tableaux indicateurs de direction des signaux 1069, 1071, 1075 sens normal et 1055, 1033 à contresens, portent une des indications LB – LD (ligne B – ligne D).
L'indication LB est à considérer comme fausse direction.

En cas d'extinction ou de fausse direction, le conducteur doit s'arrêter avant de s'engager en fausse direction et solliciter des instructions au PCC.

3 - Baissez panto

Ils ont la même signification qu'à la SNCF mais ils sont normalement éteints.

Leur allumage est effectué sans avis préalable.

4 - Signalisation des Limitations Temporaires de Vitesse

Le TIV à distance commande au conducteur de prendre toutes dispositions utiles pour être en mesure de se conformer à la vitesse prescrite par le TIV d'exécution.
A cet effet, il effectue un freinage au franchissement du TIV à distance pour réduire la vitesse à la vitesse indiquée par le TIV à distance ; si la vitesse est déjà inférieure à la vitesse indiquée par le TIV à distance, il ne doit pas dépasser cette vitesse.

Article 202 – Conditions de franchissement du feu jaune clignotant et de l'avertissement

1 - Feu jaune clignotant

Le feu jaune clignotant commande au conducteur :

- d'être en mesure de s'arrêter avant le signal d'arrêt annoncé à distance réduite par l'avertissement suivant,
- d'observer, au franchissement de l'avertissement suivant, la vitesse maximale de 60 km/h.

2 - Avertissement

L'avertissement commande au conducteur :

- d'être en mesure de s'arrêter avant le signal suivant présentant une indication d'arrêt,
- d'effectuer un freinage au franchissement de l'avertissement pour réduire sa vitesse à 30 km/h.
  Si la vitesse est déjà inférieure à 30 km/h au franchissement de l'avertissement, notamment en cas de démarrage, le conducteur ne doit pas dépasser la vitesse de 30 km/h.

Si, lorsqu'il est vu, le signal suivant présente une indication moins impérative que l'arrêt, le conducteur se conforme, si rien ne s'y oppose, à cette nouvelle indication. De plus, s'il s'agit de l'indication "avertissement", la vitesse ne doit pas dépasser 60 km/h au franchissement de ce signal.



Article 203 – Condition de franchissement des signaux de manœuvre fermés

(voir article 106)

Le conducteur arrêté devant un signal à l'indication carré ou carré violet *(1)* doit en informer immédiatement le chef de poste, en principe, au moyen du téléphone fixe situé à proximité du signal *(2)* sous la forme suivante :

"conducteur du train n°… arrêté devant le signal … fermé ".

Après reconnaissance, le conducteur peut recevoir l'autorisation de le franchir fermé au moyen d'une "Autorisation de franchir un signal de manœuvre" :

- soit par une dépêche collationnée transmise par téléphone *(2),*
- soit au moyen d'un bulletin *(3).*

APRES AVOIR CONSTATE PAR LES INDICATIONS DONNEES (n° du train et désignation du signal) QUE CETTE AUTORISATION S'ADRESSE BIEN A LUI,

- le conducteur note le numéro d'ordre qui lui est indiqué, ce numéro valide l'autorisation de franchissement,
- Le conducteur agit sur BP-FC et sur Z(FC).

Le conducteur doit ensuite observer la marche à vue jusqu'au franchissement du premier signal d'espacement ou de manœuvre situé en aval.
Il ne peut reprendre la marche normale qu'après le franchissement de ce signal et le dégagement complet des appareils de voie pouvant être protégés par le signal dont l'indication a nécessité l'application de la marche à vue, si rien ne s'y oppose.

203 (1) : se reporter à l'article 201.1 pour la particularité concernant le Cv 1073.

203 (2) : en cas de dérangement du téléphone fixe, la radio sol-trains peut être utilisée.

203 (3) : un fac-similé de cette autorisation figure en annexe 4.

Article 204 – Répétition des signaux

La section de ligne Gare du Nord – Châtelet-Les Halles est équipée exclusivement de la répétition des signaux par balises.

Article 205 – Franchissement intempestif d'un signal commandant l'arrêt

En cas de franchissement intempestif d'un signal commandant l'arrêt, le conducteur doit :

- arrêter immédiatement le train et provoquer l'abaissement d'urgence des pantographes,
- aviser sans délai le chef de régulation.

Il applique ensuite les prescriptions suivantes <u>quelle que soit l'indication vue</u> :

a) Signal d'espacement



Le conducteur le considère comme à l'indication "sémaphore" et reprend la marche dans les conditions prévues pour cette indication.





b) Signal de manœuvre



Le conducteur le considère comme à l'indication "carré".

Si un ou plusieurs appareils de voie ont été engagés, le conducteur et le chef de poste prennent, si nécessaire, les mesures de sécurité utiles pour éviter tout risque découlant de cette situation.

Le conducteur ne peut reprendre la marche :
- qu'après délivrance, par le chef de poste, en principe au moyen de la radio sol-trains, d'une "Autorisation de franchir un signal de manœuvre", dans les conditions prévues pour l'indication "carré",
- qu'après avoir reçu, du chef de régulation, l'ordre verbal de relever les pantographes.

Le conducteur peut éventuellement recevoir du chef de régulation ou d'un agent d'encadrement du RER, l'ordre de rétrograder par une dépêche collationnée ou un bulletin ordre-avis (voir art. 106).

Article 206 – Déclenchement de l'arrêt automatique avec allumage de LSSF au franchissement d'un signal de manœuvre

Le conducteur applique les mesures de l'article 205b.

Article 207 – Allumage de la lampe “LSSF” au franchissement d'un signal vu à l'une des indications “voie libre”, “rappel 30”, “rappel 60” ou en l'absence de signal ou de TIV à distance

Le conducteur doit arrêter immédiatement le train et aviser le chef de régulation puis, si l'anomalie s'est produite :

- **au franchissement d'un signal**,
  - ➷ le conducteur applique les prescriptions de l'article 205.
- **en l'absence de signal ou de TIV à distance**,
  - ➷ après arrêt, le conducteur est renseigné par la fiche ligne hebdomadaire (FLH) ou le feu à éclats :
    - une limitation de vitesse est établie, **s'y conformer**,
    - aucune limitation de vitesse n'est établie, **repartir en marche à vue** jusqu'au franchissement du premier signal d'espacement ou de manœuvre en aval.

Article 208 – Signalement des anomalies de signalisation

Tout conducteur qui constate une anomalie à la signalisation doit en informer immédiatement :

- le chef de poste
  - ➷ en principe au moyen du téléphone fixe, s'il s'agit d'un signal de manœuvre.
- le chef de régulation
  - ➷ au moyen de la radio sol-trains, dans les autres cas.





5.Chapitre 3 - Circulation des trains

Article 301 – Départ des trains

A Châtelet-Les Halles, les dispositions de l'IN 1673 (CG S7B n°7) sont applicables (art. A62.01 du référentiel TT-0511).

Toutefois, en l'absence d'indications fournies par les écrans (art. 4 § 2 de l'IN 1673 ou art. A62.02 du référentiel TT-0511), le départ des trains doit s'effectuer à la vitesse maximale de 10 km/h sur les 50 premiers mètres et doit être accompagné d'une surveillance auditive particulièrement attentive.

Article 302 – Dégagement de fumée, incendie

En cas de dégagement de fumée ou d'incendie non maîtrisable sur une partie de voie souterraine, déclencher l'alerte « feu-fumée » en avisant le chef de régulation.

En cas de réception de l'alerte « feu fumée », de perception d'un dégagement de fumée ou d'incendie sous tunnel dans l'inter-gare aval :

- s'arrêter immédiatement et/ou maintenir son train en gare,
- attendre les instructions du chef de régulation pour appliquer les mesures d'exploitation jugées nécessaires par ce dernier.

Article 303 – Protection des obstacles

L'utilisation des torches à flamme rouge est INTERDITE entre Gare du Nord et Gare de Lyon.

Dans le cas d'une couverture réalisée au moyen d'un signal d'arrêt à main, la DCO est de 800m.

Du fait de l'existence d'IPCS, la protection est à faire pour les deux sens de circulation en commençant par protéger pour le sens normal.

Article 304 - Pétards

L'explosion d'un ou plusieurs pétards commande au conducteur de se mettre **en marche à vue**.

S'il ne rencontre aucun signal lui commandant l'arrêt et si rien ne s'y oppose, le conducteur peut reprendre sa marche normale 800 mètres APRES LE POINT D'EXPLOSION DES PETARDS.

Article 305 – Limitation inopinée de vitesse

Les conducteurs sont renseignés sur l'origine et l'étendue de la partie de voie à franchir à vitesse limitée soit :

- Par un ordre verbal du chef de régulation ou d'un agent de la RATP détaché sur place sous ses ordres,
- Par écrit ou par dépêche donné par l'agent circulation d'une gare SNCF.



Article 306 – Avaries à l'engin moteur

Toute avarie à un engin moteur perturbant ou risquant de perturber l'exploitation de la section de ligne DOIT ETRE IMMEDIATEMENT SIGNALEE au chef de régulation par radio sol-trains, ou au moyen du téléphone le plus proche. (téléphone public du PCC DENFERT : 01 58 76 30 01)

Article 307 – Détresse - Secours

1 - Détresse

En cas de détresse, le conducteur doit OBLIGATOIREMENT demander le secours et se conformer aux ordres du chef de régulation.

2 - Demande de secours

Le conducteur du train en détresse demande le secours au chef de régulation au moyen d'une dépêche de la forme :

« Le conducteur du train n° … composé de … (1 ou 2 éléments), en détresse au PK … à … heures … minutes pour … (indiquer le motif de la demande de secours), demande le secours par ... (l'arrière ou l'avant suivant le cas, en indiquant les circonstances particulières qui peuvent motiver l'envoi du secours dans un sens déterminé) ».

3 - Annulation d'une demande de secours

Le conducteur du train en détresse, ayant fait une demande de secours et jugeant que ce secours est inutile, en rend compte au chef de régulation.
Le conducteur ne peut reprendre la marche que sur ordre du chef de régulation transmis sous la forme d'une dépêche collationnée ou d'un bulletin à ordre-avis de la forme :

« le chef de régulation donne l'ordre au conducteur du train n° …, de reprendre la marche, les mesures relatives à la demande de secours sont annulées ».

4 - Particularités liées aux matériels (secours entre éléments Z2N et MI79/84)

- **Couplement**

Les liaisons mécaniques et pneumatiques sont assurées par les attelages automatiques.

La liaison de la CG ne doit pas être assurée (les 2 robinets situés de part et d'autre de l'attelage automatique doivent être fermés).

La liaison électrique ne doit pas être assurée (les robinets d'isolement des coupleurs électriques doivent être fermés).

- **Moyen de liaison**

La liaison entre les 2 conducteurs est réalisée au moyen de la radio sol-trains ou par l'interphone avec le concours d'un agent de liaison.



- **Conduite du convoi**

Sur le train placé en 2ème position, la répétition des signaux doit être isolée.

La traction est assurée depuis le train portant le secours.

Le freinage est assuré par chaque conducteur.

La vitesse d'acheminement du convoi doit être limitée à 30 km/h.

Article 308 – Conduite à tenir en cas de réduction de freinage

Le barème des taux de vitesse est fixé, pour le parcours RATP défini dans l'article 101, par la page 499 **A** du guide de dépannage Z2N.

Article 309 – Conduite à tenir en cas de déclenchement du signal d'alarme

1 - Le train n'a pas dégagé entièrement le quai

Le conducteur doit arrêter immédiatement le train, puis traiter l'incident.

2 - Le train a dégagé entièrement le quai

Le conducteur doit :

- informer les voyageurs qu'il a bien enregistré l'alarme et qu'il interviendra à la prochaine gare,
- conduire le train jusqu'à la première gare, sauf s'il constate par lui-même un événement (ou s'il en est avisé) pour lequel les instructions lui prescrivent un arrêt immédiat (bruit anormal, déraillement, …).

Article 310 – Accès aux cabines de conduite par les agents d'encadrement d'exploitation du Département RER de la RATP

Sur le parcours Gare du Nord ─ Châtelet-Les Halles, les agents d'encadrement d'exploitation du Département RER de la RATP sont autorisés à pénétrer dans les cabines de conduite pour les besoins du service.
Ils sont munis d'une carte de service et, le cas échéant, d'une carte d'autorisations spéciales portant la lettre "C".

Article 311 – Rupture de l'interconnection de la ligne D

Les trains en provenance du Sud-Est retournent à Gare de Lyon.

Les trains en provenance de Gare du Nord retournent à Châtelet-Les Halles selon 2 procédures :

- normalement, arrivée voie 3 et départ voie Z ou arrivée voie Z et départ voie 4 ; le mouvement de retournement s'effectue en marche en manœuvre par les itinéraires d'arrière-gare voie 1S ou voie 2S, limité à la plaque de manœuvre LM,

INTERNE SNCF



- exceptionnellement, le retournement s'effectue sur les mêmes voies, 3 ou Z (sur la voie Z, le service voyageurs s'effectue normalement à droite par l'observation des indications fournies par les écrans au sol).

Article 312 – Réception accidentelle sur la voie 1B à Châtelet-Les Halles

Le conducteur d'un train en U.M. doit s'arrêter au pied du signal 1039.
Puis il invite les voyageurs à descendre et se conforme aux ordres du chef de régulation qui peut lui prescrire :

- soit, le pilotage jusqu'à Laplace.
  Dans ce cas, la vitesse est limitée à 40 km/h sur tout le parcours et le commutateur de sélection du canal de liaison radio sol-trains doit être placé sur la position 10,
- soit, le mouvement de retournement qui s'effectue en marche en manœuvre par l'itinéraire d'arrière-gare voie 1B / voie 3, limité à la plaque limite de manœuvre LM,
- soit, le retournement à quai sur la voie 1B.

6. Chapitre 4 - Mesures relatives à la protection électrique

Article 401 – Particularités techniques

La hauteur des fils de contact des caténaires est à considérer comme étant partout inférieure à 5 mètres.

Article 402 – Mise hors tension de la caténaire

Dès qu'il constate la mise hors tension de la caténaire, le conducteur doit arrêter immédiatement son train.

Article 403 – Réduction de la puissance fournie en courant traction

En cas de réduction de la puissance fournie en courant traction, il peut être demandé aux conducteurs de réduire l'effort de traction sous la forme "marche série" (limitation de la moitié de l'effort de traction).



Article 404 – Dispositifs de protection des sectionnements automatiques (DPS)

Les sectionnements automatiques situés voies 41 à 44 au PK 0,426 sont équipés d'un DPS.
Dans certaines conditions, le passage d'un train fait fonctionner le DPS ce qui provoque la mise hors tension des deux secteurs.

Le conducteur d'un train arrêté dans cette zone, peut recevoir l'ordre d'abaisser les pantos, puis il se conforme aux ordres du chef de régulation.

7.Chapitre 5 – Obligations diverses

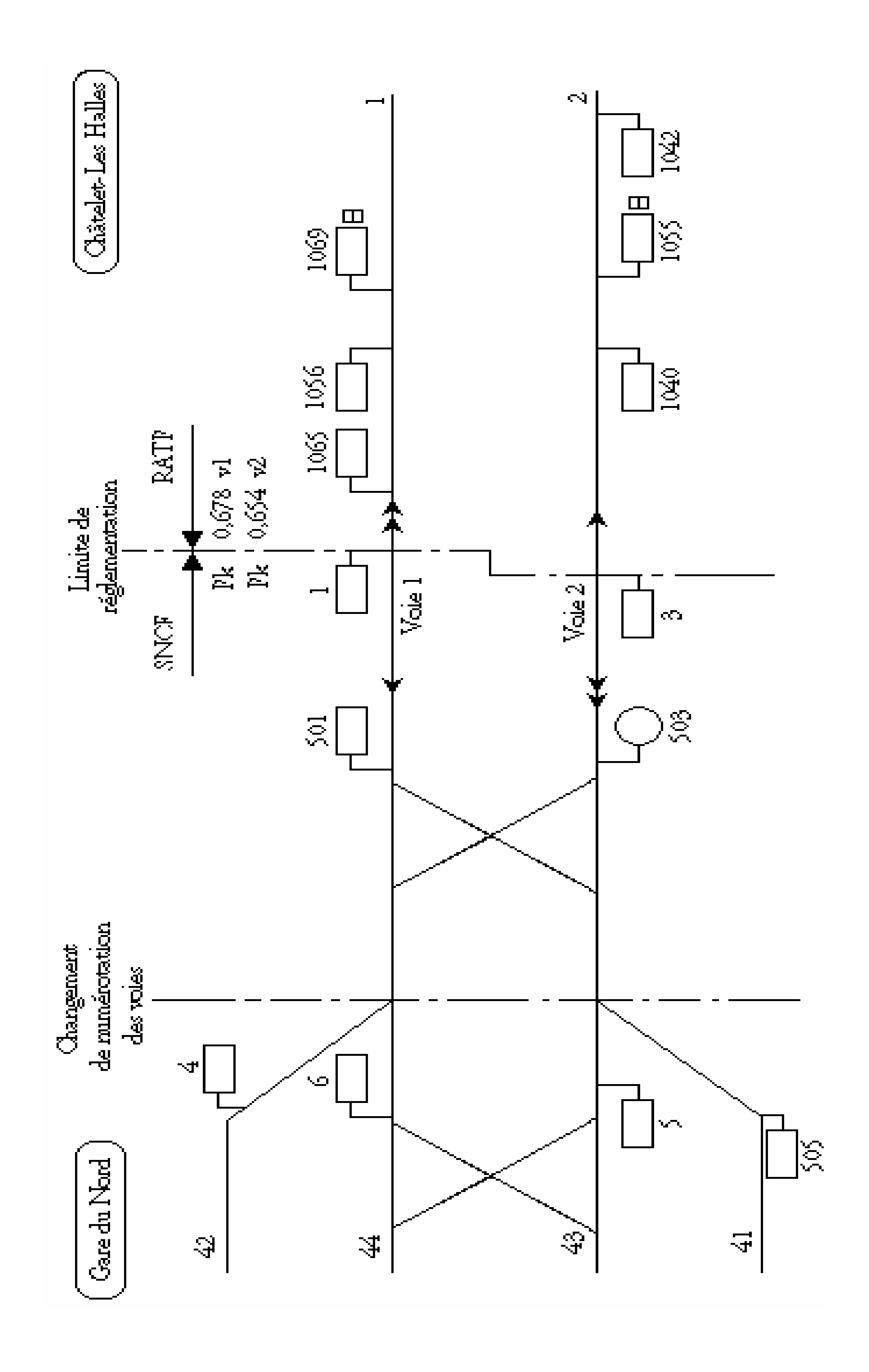
Article 501 – Taux d'alcoolémie

Le taux d'alcoolémie légal, en vigueur sur le domaine RATP, est de 0,00 g/l de sang ou par litre d'air expiré.

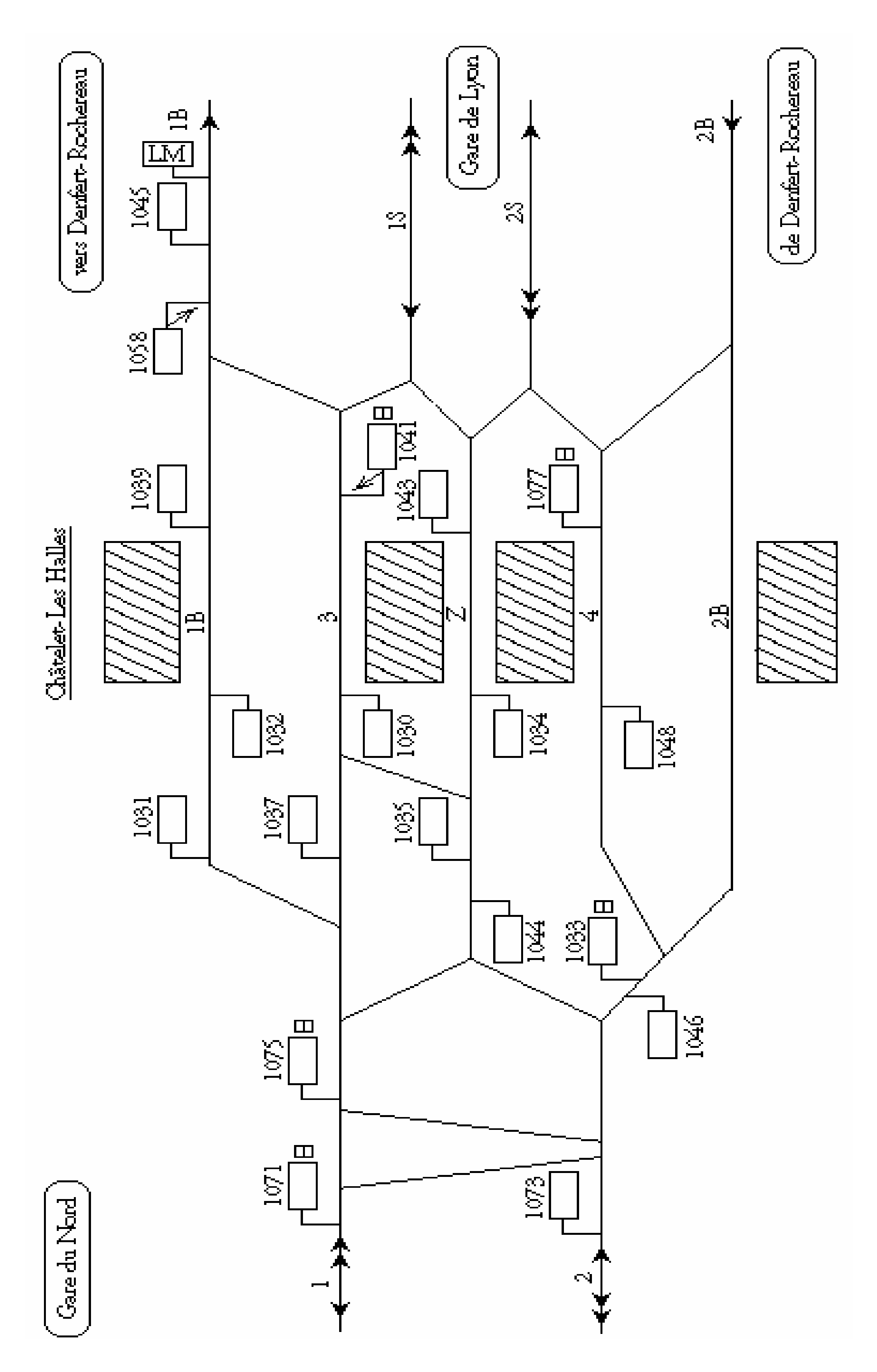
Des contrôles ponctuels peuvent être effectués par au moins un membre de l'encadrement RATP à l'aide d'un appareil étalonné.



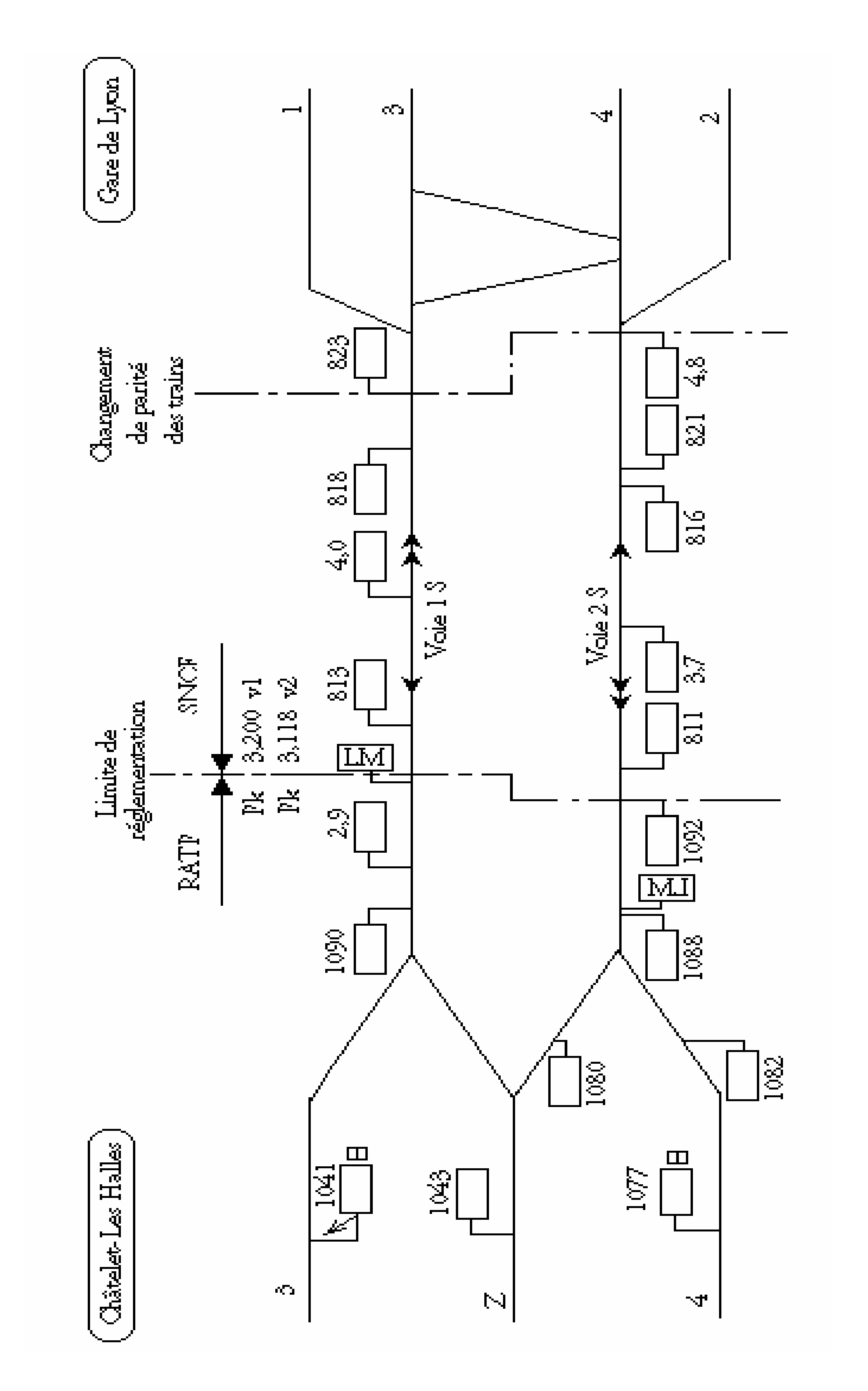
Annexe 1 : Schéma simplifié
Gare du nord – Châtelet-Les Halles



Annexe 2 : Schéma simplifié Châtelet-Les Halles



Annexe 3 : Schéma simplifié
Châtelet-Les Halles - Gare de Lyon



Annexe 4 : Autorisation de franchir un signal de manœuvre (fac-similé)

RATP

RER

AUTORISATION DE FRANCHIR UN SIGNAL DE MANŒUVRE

Le chef de poste de ....

donne au conducteur du train n° .... l'autorisation :

(1) – de franchir,
– de reprendre la marche après avoir franchi,

le signal de manœuvre(2) .... fermé.

Le train doit être conduit en marche à vue jusqu'au signal suivant. La vitesse ne devra pas dépasser 30 km/h

Autorisation n° ....

(1) Délivrée / Transmise par téléphone le .... à ...... h ...... mn

Le chef de poste,

(1) Biffer la mention inutile.
(2) Désigner le signal.

Mod. 014.5210 L - 06/97 - 180

Fiche d'identification

Identification du texte

Titre	Consigne à l'usage des conducteurs de la SNCF circulant sur la partie de la ligne D du RER soumise à l'application de la réglementation RATP
Référentiel	Référentiel régional de Paris Nord
Nature du texte *Niveau de confidentialité* *Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire*	Document d'application Interne SNCF Oui
Émetteur	Direction Sécurité et Expertise Métiers Pôle Traction
Référence *Index utilisateur (plan de classement)* *Complément à l'index utilisateur* *Ancienne référence*	PN TT00008 (TR3 D 3)
Date d'édition	01-10-2004
Version en cours / date	Version 05 du 27-01-2014
Date d'application	Applicable dès réception
Mode de distribution initiale	Standard

Approbation

Rédacteur		*Vérificateur*	
Pierre DUMAIN ACSTR PN	10-01-2014	Jean-François COSSON ERT PN Monique ALBESPY-CAIL RATP, Responsable de l'entité Réglementation Maitrise d'Ouvrage des projets, Unité Génie Ferroviaire-GEF Vincent MERCANDALLI ERT PSE	13-01-2014
Approbateur		*Administrateur*	
Hervé LACHAL Directeur DSEM PN Laurent FOURTUNE RATP, Responsable du champ de réglementation exploitation ferroviaire métro, RER, Orlyval et Funiculaire.	27-01-2014	Béatrice GRAVADE Administrateur Régional PN	27-01-2014





Texte Remplacé :

- **Consigne à l'usage des conducteurs de la SNCF circulant sur la partie de la ligne D du RER soumise à l'application de la réglementation RATP**, *Document d'application*, PN TT00008 Version 04, Edition du 01-10-2004

Textes de référence

- . **Référentiel Conducteur de ligne SNCF**, Document d'application, TT 00510 à TT 00516, Edition du 14-09-2012.
- **Consigne de sécurité ferroviaire RATP :** ISF_211, ISF_214, ISF_224, ISF_225, ISF_42-02B 80-01.
- **Notice technique B_531**
- **Règlement intérieur RATP**.

Historique des éditions et des versions

Edition	*Version*	*Date de version*	*Date d'application*
01-10-2004	Version 01	01-10-2004	15-02-2005
01-10-2004	Version 02	15-06-2008	Dès réception
01-10-2004	Version 03	17-01-2010	Dès réception
01-10-2004	Version 04	10-12-2012	01-02-2013
01-10-2004	Version 05	27-01-2014	Dés réception

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet



Distribution

Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif	
Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif	TMS RS
Entités supra régionales et territoriales	
Sièges régionaux	DSEM – IF – IFDR - MX
Établissements	ET Nord Parisien
Organismes rattachés	
Collections individuelles	31 – 44 autorisés ligne D - 47
Entités du périmètre concernées	Toutes.
Entités hors périmètre concernées	ET Paris Sud Est
Particularités de distribution	RATP MOP-GEF

Services chargés de la distribution

	Nom de l'organisme	*Coordonnées*
Distribution initiale	DSEM PNI	209028

Résumé

Ce texte de prescription définit les spécificités réglementaires que les conducteurs de la SNCF doivent appliquer lorsqu'ils circulent sur les sections de la ligne D soumises à l'application de la réglementation RATP.

.